



▶ ความสำคัญของการวางแผนการเดินทางเรืออย่างถูกต้องเหมาะสม

SHIPOWNERS

แม้จะมีการปรึกษาหารืออย่างต่อเนื่องในอุตสาหกรรมการเดินทางเรือเกี่ยวกับความสำคัญของการวางแผนการเดินทางเรืออย่างครอบคลุมในช่วงหลายปีที่ผ่านมา
ทางกลับยังคงพบอุบัติเหตุซ้ำไม่ถ่วงและอย่างต่อเนื่องในวงการเดินเรือ
ซึ่งส่วนใหญ่เกี่ยวข้องหรือเป็นผลมาจากการวางแผนการเดินทางเรือที่ไม่เหมาะสมหรือไม่มีการวางแผนการเดินทางเรือใดๆก่อนออกเดินทางเลย

เรือทุกลำจะต้องจัดทำแผนการเดินทางเรือที่ถูกต้องและเหมาะสม

แม้ว่าขอบเขตและข้อมูลของแผนการเดินทางเรือดังกล่าวจะขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ หมายรวมถึงประเภทเรือ

ขนาดของเรือ พื้นที่ทำการเดินเรือ และลักษณะการเดินเรือหรือการทำงาน ในขณะที่ SOLAS/V/34

กล่าวถึงส่วนประกอบและแง่มุมทั้งหมดของการวางแผนการเดินทางเรือไว้แล้ว

เรายังต้องมีการพิจารณาและรวมเอากฎหมายและข้อบังคับหรือข้อแนะนำในการเดินเรือในพื้นที่นั้นๆมาใช้ร่วมด้วย ซึ่ง SOLAS อาจไม่ได้กล่าวถึงหรือไม่สามารถใช้ได้ครอบคลุมเพียงพอ

ผลลัพธ์จาก **โครงการสำรวจและตรวจสอบสภาพเรือ** ของคลับ

และการตรวจสอบสอบสวนภายในเกี่ยวกับการเรียกเรือสินค้าใหม่ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้

ทางคลับได้พบและทำการรวบรวมประเด็นต่อไปนี้ไว้

ซึ่งมักจะขาดหายไปไม่ครบถ้วนเพียงพอในการวางแผนการเดินทางเรือที่เหมาะสม:

- แผนที่เดินเรือไม่ได้ทำการแก้ไขให้เป็นปัจจุบัน
- การใช้แผนที่เดินเรือและเอกสารการเดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (ECDIS) ที่ไม่ถูกต้องเหมาะสม
- ขาดความรู้เกี่ยวกับคุณลักษณะที่จะช่วยด้านความปลอดภัยในการเดินเรือของ ECDIS
- ขาดความเข้าใจในข้อแตกต่าง และการกำหนดหรือใช้งานระบบหลักและระบบรองในการเดินเรือและการเฝ้าระวังอันตรายในการเดินเรือ (อ้างถึง [MSC.1/Circ. 1496](#))
- เส้นทางเดินเรือและเข็มเรือไม่ได้ขีดไว้ในแผนที่เดินเรือ
- ต่าบลที่เรือไม่ถูกตรวจสอบติดตาม และบันทึกในแผนที่เดินเรือตามช่วงเวลาที่เหมาะสม
- 'NO-GO Areas' หรือพื้นที่อันตรายห้ามผ่าน ไม่ถูกทำเครื่องหมายบนแผนที่เดินเรือ
- อุปกรณ์การเดินเรือและ/หรืออุปกรณ์ตรวจสอบพยากรณ์อากาศและรับข่าวสภาพอากาศไม่ทำงาน
- การประเมินสภาพอากาศไม่เพียงพอ

สิ่งสำคัญที่สุดคือแผนการเดินทางเรือ “จากท่าเทียบถึงท่าเทียบ”

ต้องจัดทำขึ้นด้วยผู้ที่มีความรู้ความสามารถเหมาะสม และได้รับความเห็นชอบก่อนจะออกเดินทาง

ทางคลับสนับสนุนให้สมาชิกรวมหัวข้อและวิธีการจัดทำแผนการเดินทางเรือเข้าไปในระบบการบริหารจัดการกองเรือ

และให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องจำเป็นในเรื่องนี้แก่ลูกเรือของสมาชิกด้วย

เราขอเตือนสมาชิกว่าอย่างน้อยที่สุด

ข้อมูลด้านต่างๆต่อไปนี้ควรรวมอยู่ในแผนการเดินทางเรือสำหรับทุกเที่ยวการเดินทางของเรือตามความเหมาะสม:

- เชื่อมจริงและระยะทางในแต่ละช่วง
- วิธีหาตำบลที่เรือและความถี่ของการพล็อตตำบลที่เรือแน่นอน
- การเปลี่ยนเข็ม จุดเปลี่ยนเข็ม และการเปลี่ยนมาถือท้ายด้วยมือ
- ขอบเขตและระยะปลอดภัยสำหรับแต่ละเข็มเรือและเส้นทางเดินเรือ
- “พื้นที่อันตราย ห้ามผ่านหรือเข้าใกล้”
- ตำแหน่งที่ยังสามารถยกเลิกการเดินทางและย้อนกลับได้ / ตำแหน่งที่ไม่สามารถย้อนกลับได้แล้ว
- ซากเรือและสิ่งอันตรายอื่นๆ ในบริเวณใกล้กับเส้นทางเดินเรือที่กำหนด
- วัตถุที่เห็นได้ชัดเจนด้วยเรดาร์ (ทำเครื่องหมายเฉพาะจุดที่มีประโยชน์หรือต้องการใช้)
- ข้อมูลการถือเข็มแบบเส้นขนาน (Parallel indexing)
- การรายงานตำบลที่เรือและให้ข้อมูลแก่ระบบควบคุมการจราจรทางเรือ
- พื้นที่รับพนักงานนำร่อง
- พื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่น
- พยากรณ์อากาศและการติดตามข่าวสารสภาพอากาศ
- อัตราการกินน้ำลึกของเรือทั้งเมื่อหยุดเรือและขณะเคลื่อนที่
- ระยะห่างใต้ท้องเรือถึงพื้น ที่น้อยที่สุดที่ยอมรับได้ หรือ Minimum Under Keel Clearance (UKC)
- ความสูงของเรือเหนือผิวน้ำ (Air draft)
- ผลกระทบจากน้ำขึ้น-น้ำลงและกระแสน้ำ
- คำเตือนหรือข้อสังเกตอื่นๆ ข้อมูลในพื้นที่ที่เป็นประโยชน์หรือเกี่ยวข้อง
ข้อจำกัดหรือข้อห้ามและกฎระเบียบที่บังคับใช้ในพื้นทีนั้น

ข้อเพิ่มเติมสำหรับเรือที่มี ECDIS เป็นหนึ่งในเครื่องมือการเดินเรือ (ไม่ว่าจะเป็นระบบหลักหรือระบบรอง):

- การตั้งค่าความลึกปลอดภัยของเรือ (Safety depth) และเขตความลึกที่ปลอดภัยต่อเรือของเรา (Safety contour) ในแต่ละช่วงของการเดินเรือ
- ป้อนข้อมูลการตั้งค่าต่างๆ ในแต่ละเข็มเรือและแต่ละขาให้ครบถ้วนรวมทั้งการแจ้งเตือนเมื่อเรือแล่นตัดเส้น
นทางกันในระยะใกล้ที่กำหนด (Cross Track Limit) และระยะห่างที่ปลอดภัยจากวัตถุและเรืออื่นๆ (guard
zone)
- การใช้ประโยชน์สูงสุดของฟังก์ชัน “การตรวจสอบความปลอดภัยและอันตรายต่างๆ
ที่อาจเกิดขึ้นได้บนเส้นทางเดินเรือ” (“Route check” function)

พื้นฐานในการวางแผนการเดินเรือเดิมไม่ได้แตกต่างออกไปเมื่อทำด้วย ECDIS การใช้ ECDIS เป็นเครื่องมือหลักในการนำเรือมีประโยชน์ด้านความปลอดภัยเป็นอย่างมาก หากผู้ใช้ได้รับการฝึกอบรมอย่างเหมาะสมและ ECDIS ถูกตั้งค่าอย่างถูกต้องและเหมาะสมด้วย สมาชิกของคลับอาจเข้าไปดูข้อมูลและคำแนะนำเพิ่มเติมจาก [ECDIS – Guidance for Good Practice](#) (MSC.1/Circ.1503/Rev.1) ที่ประกาศโดย IMO เพื่อให้แน่ใจว่าการใช้ ECDIS นั้นปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ทางคลับยังต้องการเน้นย้ำถึงแนวทางปฏิบัติและคำแนะนำซึ่ง IMO ประกาศไว้เกี่ยวกับ [การวางแผนการเดินทางตลอดทั้งเที่ยวเรือ](#) ซึ่งมีการอธิบายขั้นตอนและลำดับขั้นต่างๆ ของการวางแผนการเดินเรือไว้อย่างละเอียดถี่ถ้วนด้วย

เรายินดีรับฟังข้อเสนอแนะทั้งหมดเกี่ยวกับบทความนี้
หรือบทความเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุและการสูญเสียชีวิตอื่นด้วย โปรดติดต่อ [Loss Prevention Team](#)
หากคุณมีข้อสงสัยหรือคำถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับเรื่องเหล่านี้